Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7118

10. 05. 90

Sachgebiet 93

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Kleinert (Marburg) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Situation und Entwicklung des deutsch-deutschen Schienenverkehrs in Hessen

Die Situation des Schienenverkehrs entlang der deutsch-deutschen Grenze in Hessen hat sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Die Umstellung der Personenbeförderung von der Schiene auf die Straße, etwa bei den Strecken Volkmarsen–Frankenberg, Götzenhof–Hilders und Eschwege–Kassel, hatte für den nord- und osthessischen Raum infrastrukturell negative Folgen. Hinzu kamen Angebotsverschlechterungen, z. B. durch wegfallende Zugpaare; dringend notwendige Modernisierungsmaßnahmen an Zugmaterial (Triebwagen aus den 50er Jahren) und Strecken blieben größtenteils aus.

Dies hat zur Folge, daß der Schienenverkehr auf die deutsch-deutsche Entwicklung nicht eingerichtet ist. Nahverkehrsstrecken der Bahn, die eine direkte regionale Verbindung zwischen kleineren und mittleren Orten Hessens und Thüringens darstellen könnten, können nicht oder nur mühsam wieder in Betrieb genommen werden.

Hinzu kommen überraschende neue Fakten, die die Bundesregierung setzt: In Eschwege etwa wird mit dem Abbau von Gleis- und Oberleitungsanlagen begonnen, für weitere Strecken, die der dringend benötigten Ost-West-Verbindung dienen könnten, wird das Streckenstillegungsverfahren eingeleitet, wie etwa für den Gesamtbetrieb auf dem Streckenabschnitt Burg- und Niedergemünden.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Mit welcher Steigerung des Verkehrsaufkommens im Schienenverkehr zwischen DDR und Bundesrepublik Deutschland rechnet die Bundesregierung?

   Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der DDR-Regierung, daß mit mindestens 10 Mio. Reisenden pro Jahr in die Bundesrepublik Deutschland zu rechnen ist?

2. Welcher Anteil dieser Steigerung des Verkehrsaufkommens wird nach jetzigen Prognosen auf Hessen entfallen?

3. Wie hoch war das Reisendenaufkommen pro Tag und km Streckenlänge im Durchschnitt 1988 und in den ersten drei Monaten des Jahres 1990 auf folgenden Strecken:

   a) *zweigleisige Hauptbahnen*

      Kassel Hbf – Warburg (Westfalen)
      Kassel Hbf – Hann -Münden – Eichenberg
      Bebra – Guntershausen
      Bebra – Gerstungen
      Frankfurt – Fulda – Bebra – Eichenberg
      Kassel Hbf – Gießen – Frankfurt

   b) *Nebenbahnen*

      Kassel Hbf – Obervellmar – Volkmarsen
      Volkmarsen – Frankenberg (Eder)
      Frankenberg – Sarnau – Cölbe
      Wabern – Korbach – Brilon
      Cölbe – Wallau
      (Fulda) – Bronnzell – Gersfeld
      Jossa – Wildflecken

   c) *eingleisige Hauptbahn*

      Gießen – Alsfeld – Fulda

4. Für welche hessischen Eisenbahnstrecken ist derzeit ein Stilllegungsverfahren nach § 44 BBahnG eingeleitet worden?

5. Bei welchen Bundesbahnstrecken, bei denen bereits die Personenbeförderung bzw. der Gesamtbetrieb eingestellt wurde, wurden in den letzten zehn Jahren bzw. werden derzeit Gleis- und Oberleitungsanlagen abgebaut?

6. Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn (ggf. gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn) die Inbetriebnahme bereits bestehender Strecken bzw. die Wiederaufnahme des Betriebs auf bestimmten Strecken?

   Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich, und wann kann jeweils mit der Wiederaufnahme des Schienenverkehrs gerechnet werden?

7. Wie will die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit der Übergänge und der Strecken steigern?

   Ist z. B. die Kapazitätserweiterung eingleisiger Strecken durch den Bau eines zweiten Gleises oder Elektrifizierung von Strekken geplant?

   Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich?

8. Auf welche Art und Weise wird bei Überlegungen über die Betriebseinstellung auf Schienenstrecken der geänderten Situation im Verkehr mit der DDR Rechnung getragen?

9. Ist beabsichtigt, im Kreis Marburg eine zusätzliche Verteilerfunktion von den Bahnhöfen Fulda und Bebra etwa durch Öffnung der Nebenstrecke Kirchhain – Burg- und Niedergemünden für den Personenverkehr zu erschließen?

10. Bestehen Überlegungen, die stillgelegte Strecke (Fulda) – Götzenhof – Hilders über Tann und Geisa wieder in Betrieb zu nehmen?

    Wenn nein, warum nicht?

11. Was tut die Bundesregierung, um den umweltfreundlichen Verkehr auf der Schiene zwischen Hessen und Thüringen allgemein zu fördern?

    Welche finanziellen Mittel stellt die Bundesregierung hierfür jeweils in den Jahren 1990 und 1991 zur Verfügung?

    Welche Mittel stellt die Bundesregierung für den Straßenbau im gleichen Zeitraum für das gleiche Gebiet zur Verfügung?

Bonn, den 9. Mai 1990

Kleinert (Marburg)
Hoss, Frau Schoppe, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333